Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5253

09. 07. 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/5003 —

Wiederaufbau und Neubetrieb der Eisenbahnstrecke Oldenburg—Brake

Verkehrs- und Umweltengagierte, insbesondere aus den Verbänden Naturschutzbund Deutschland (NABU) und Verkehrsclub Deutschland (VCD), haben am 30. April 1996 in Oldenburg die „Interessengemeinschaft Wiederaufbau und Neubetrieb der Eisenbahn Oldenburg—Brake" gegründet. Ziel ist es, den durch Streckenstillegungen in der Region weitgehend zum Erliegen gekommenen Bahnverkehr neu zu beleben und der Region im Nahverkehr neue Impulse zu verleihen.

Vorbemerkung

Eines der Ziele der vom Deutschen Bundestag beschlossenen Neuordnung des Eisenbahnwesens ist die konsequente Trennung von staatlichen und unternehmerischen Aufgaben sowie die Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Eisenbahnen des Bundes. Zu den unternehmerischen Aufgaben des Vorstandes der Deutschen Bahn AG (DB AG) gehören seit Inkrafttreten der Bahnstrukturreform am 1. Januar 1994 u. a. die Gestaltung der Verkehrsangebote nach den Bedürfnissen des Marktes und die Betriebsabwicklung. Hierüber entscheidet die Konzernleitung der DB AG als privatrechtlich organisiertes Wirtschaftsunternehmen selbständig und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Die Bundesregierung nimmt in diesen Fragen keinen Einfluß.

Es kann daher in den Antworten zu den Fragen 1 bis 3 und 6 nur die Entscheidung mitgeteilt werden, die das Unternehmen DB AG getroffen hat.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 4. Juni 1996 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Auf welcher Rechtsgrundlage ist der Abbau des stillgelegten Schienenstrangs in der Stadt Oldenburg, dem Landkreis Ammerland und dem Landkreis Wesermarsch erfolgt, und wann sind die Genehmigungen zum Abbau erteilt worden?

Die Einstellung des Güterzugbetriebes – die Einstellung des Reisezugbetriebes war bereits im Jahr 1961 wegen unzureichender Nachfrage genehmigt worden – wurde mit Erlassen des Bundesministeriums für Verkehr für die Streckenabschnitte Etzhorn–Oldenbrok am 11. August 1970, Ohmstede–Etzhorn am 18. August 1988 und Oldenbrok–Brake am 13. Dezember 1988 genehmigt.

Rechtsgrundlage für die Einstellung des Betriebes waren bis zum 31. Dezember 1993 das Bundesbahngesetz (§ 14 Abs. 3 d) sowie Artikel 4 bis 6 der Verordnung Nr. 1191/69 des Rates der Europäischen Gemeinschaft.

Der Streckenabschnitt Ohmstede–Großenmeer wurde vor dem 1. Januar 1994 zurückgebaut; der Abbau der Infrastruktur war mit der Genehmigung zur Betriebseinstellung zulässig.

Die Auflassung der Schieneninfrastruktur des Abschnittes Großenmeer–Brake war zunächst zurückgestellt worden, weil die Gemeinde Ovelgönne Interesse am Erwerb der Strecke zur Erschließung eines Industriegebietes bekundet hatte. Nachdem die Gemeinde am 22. Mai 1995 der DB AG mitgeteilt hatte, daß sie die Strecke nicht übernehmen werde, gegen die Entfernung der Eisenbahnschienen und des Schotters aber keine Einwendungen erhoben würden, wurden von Großenmeer bis zum Privatgleisanschluß Rehau, der weiterhin von Brake aus bedient wird, Gleise und Weichen – nicht aber Brücken und der Schotter – zurückgebaut.

Nach Mitteilung der DB AG ist eine Planfeststellung oder -genehmigung gemäß § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes für den Rückbau dieses Abschnittes nicht beantragt worden.

2. Hat eine Entwidmung der Strecken stattgefunden, und wenn, wann?

   Wurde ein Planfeststellungsverfahren nach § 11 AEG durchgeführt, und wenn, wann? (Bitte Aufschlüsselung nach Teilabschnitten.)

Wegen des Sachzusammenhangs wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. War für den – erst vor wenigen Wochen beendeten – Abbau des letzten Stückes Schiene zwischen Großenmeer und Brake (Utweiler) ein Genehmigungsverfahren erforderlich, das über die Genehmigungsgrundlagen hinausgeht, die bei Demontage des sonstigen Teilstückes zwischen Oldenburg und Großenmeer vor Jahren galten?

Wegen des Sachzusammenhangs wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

4. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der o.g. Interessengemeinschaft, daß eine wieder in Betrieb genommene Strecke
   - den sanften Tourismus, insbesondere den Radwandertourismus in die Wesermarsch,
   - die Verlagerung von Pendlerströmen auf die Schiene,
   - die Verlagerung von Güterverkehr insbesondere der Unterweserhäfen auf die Bahn

   fördern würde?

   Wenn nein, warum teilt sie sie nicht?

Die DB AG betreibt die Abgabe bzw. Stillegung nur solcher Strecken, die sie auf Dauer nicht kostendeckend aufrecht erhalten kann, weil dort auch künftig kein hinreichendes Verkehrsaufkommen erwartet wird. Die Finanzierung von Investitionen in derartige Strecken ist aus Bundessicht nicht zu rechtfertigen; sie würde zu einer verkehrs- und umweltpolitisch und auch volkswirtschaftlich zumindest fragwürdigen Umschichtung von Mitteln zu Lasten des Ausbaus aufkommensstarker – und damit wirtschaftlicher – Strecken führen.

Nach dem Regionalisierungsgesetz obliegt die Angebotsgestaltung und Finanzierung im Schienenpersonennahverkehr der DB AG seit dem 1. Januar 1996 den Ländern. Von seiten des Landes Niedersachsen liegt der DB AG für die o.g. Strecke keine entsprechende Bestellung vor.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Chancen, den Wiederaufbau und Betrieb mit Bundesmitteln auszustatten, beziehungsweise sich bei der Europäischen Union dafür zu verwenden, daß Ziel 5b- und/oder Tourismusmittel bereitgestellt werden?

Wegen des Sachzusammenhangs wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

6. Welche Baumaßnahmen sind im Rahmen des Wiederaufbaus – insbesondere im Hinblick auf Kreuzungsfreiheit – der Strecke durchzuführen?

Die Beantwortung dieser Frage würde umfangreiche Untersuchungen über den Wiederaufbau der Strecke und die Planung eines Überwerfungsbauwerkes (Kreuzung der Strecke mit der Autobahn A 29) erforderlich machen. Da die DB AG von sich aus den Schienenverkehr nicht mehr aufzunehmen beabsichtigt, wurden entsprechende Detailplanungen nicht angestellt.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333